

## ЧАСТНО-ПРАВОВЫЕ (ЦИВИЛИСТИЧЕСКИЕ) НАУКИ

УДК 349.6

https://doi.org/10.23947/2949-1843-2023-1-1-102-114

*Научная статья*



# Актуальные проблемы перехода к «зеленой» экономике в строительстве, промышленности и на транспорте: правовой аспект[1]

**А. Я. Рыженков**[1], **А. Н. Садков**[2]

[1] Калмыцкий государственный университет имени Б. Б. Городовикова, Российская Федерация, г. Элиста, ул. Пушкина, 11

[2] Волгоградский государственный университет, Российская Федерация, г. Волгоград, пр-кт Университетский, 100

✉ 4077778@list.ru

**Аннотация**

***Введение.*** Важнейшая задача перехода к «зеленой» экономике применительно к России означает, в первую очередь, разработку последовательной стратегии движения к этой цели. Поэтому для начала необходимо определить основные направления приложения экономических, правовых, организационных и иных усилий. Сам по себе переход к «зеленой» экономике не предполагает каких-либо концептуальных прорывов (в отличие, например, от концепции устойчивого развития). Это означает, что экологизации должны подвергнуться все основные сферы жизнедеятельности человека, включая промышленность, строительство, транспорт и т.д. Цель — исследование современного правового регулирования охраны окружающей среды в промышленности, транспорте и в сфере строительства, выявление проблем и перспектив совершенствования законодательства в целях определения направлений их дальнейшей экологизации и уточнения стратегии перехода России к «зеленой» экономике. Задачами исследования являются рассмотрение особенностей перехода России на стандарты «зеленой» экономики применительно к трем сферам жизнедеятельности человека, выявление современного правового регулирования данной деятельности.

***Материалы и методы***. В статье использованы общепринятые в России методы научного познания: общенаучные (диалектический метод) и частнонаучные (анализ, синтез, конкретно-исторический, логический метод и др.).

***Результаты исследования***. Основным результатом исследования является систематизация современных экологических проблем в сфере промышленности, транспорта и строительства, обсуждение основных направлений их экологизации как одного из условий перехода России на стандарты «зеленой» экономики.

***Обсуждение и заключения.*** Область применения статьи — научно-образовательная деятельность, совершенствование российского экологического законодательства. Выводы исследования состоят в том, что для перехода России к «зеленой» экономике требуется экологизация всех секторов экономики. Однако в настоящий момент внедрение в них новых экологических требований идет неравномерно. В связи с этим возникает

[1] Статья выполнена в рамках проекта «Волга — Каспий: Право и зеленая экономика» Программы развития Калмыцкого государственного университета им Б. Б. Городовикова на 2021–2030 годы.

необходимость поиска нормативного ответа на современные угрозы экологической безопасности, требующего развития «зеленых» технологий в сфере промышленности, строительства и на транспорте.

**Ключевые слова:** «зеленая» экономика, промышленность, транспорт, строительство, окружающая среда, правовое регулирование.

**Благодарности.** Авторы выражают благодарность рецензенту, чья критическая оценка материалов и предложения по их совершенствованию способствовали значительному повышению качества статьи.

**Для цитирования.** Рыженков, А. Я. Актуальные проблемы перехода к «зеленой» экономике в строительстве, промышленности и на транспорте: правовой аспект / А. Я. Рыженков, А. Н. Садков // Правовой порядок и правовые ценности. — 2023. — Т. 1, № 1. — С. 102–114. https://doi.org/10.23947/2949-1843-2023-1-1-102-114

*Original article*

# Topical Problems of Transition to the “Green” Economy in Construction, Industry and Transport: Legal Aspect

**Anatoly J. Ryzhenkov[1], Andrey N. Sadkov[2]**

[1] Kalmyk State University named after B. B. Gorodovikov, 11, Pushkin St., Elista, Russian Federation

[2] Volgograd State University, 100, Universitetskiy Av., Volgograd, Russian Federation

✉ 4077778@list.ru

**Abstract**

***Introduction.*** With regard to Russia the most important task in transition to the "green" economy is first of all the development of a consistent strategy for moving towards this goal. Therefore, initially it is necessary to determine the mainstreams for applying the economic, legal, organisational and other efforts. The transition to the "green" economy in itself does not imply any conceptual breakthroughs (unlike, for example, the concept of sustainable development). This means that all the main spheres of human activity, including industry, construction, transport, etc., should undergo “greening”. The aim is to investigate the contemporary legal regulation on the environmental protection in industry, transport and construction, to identify the problems and prospects of the legislation improvement for determining the directions of these spheres further “greening” and clarifying Russia’s strategy of transition to the "green" economy. The objectives of the study are: to consider the specifics of Russia's transit to the "green" economy standards within three spheres of human activity, to identify the contemporary legal regulation for this process.

***Materials and Methods.*** In the article the generally accepted in Russia methods of scientific knowledge are used: general scientific methods (dialectical method) and specific scientific methods (analysis, synthesis, concrete historical, logical methods, etc.).

***Results.*** The main result of the study is systematisation of the contemporary environmental problems in industry, transport and construction, discussion of the mainstreams in “greening” these spheres as one of the conditions of Russia's transit to the standards of "green" economy.

***Discussion and Conclusions.*** The article is useful for scientific and educational activity, for improvement of the Russian environmental legislation. The conclusions made in the work indicate on the need to “green” all sectors of economy in

order to ensure the transit of Russia to the "green" economy, however at present the implementation of the new environmental requirements into different sectors is going at a different pace. With this regard, there arises the acute need to find the legislative response to the modern threats to the environmental safety, which requires the development of "green" technologies in industry, construction and transport.

**Keywords:** “green” economy, industry, transport, construction, environment, legal regulation.

**Acknowledgements.** The authors express their gratitude to the reviewer for critical assessment of the materials and suggestions on their improvement that have significantly enhanced the quality of the article.

**For citation.** A. J. Ryzhenkov, A. N. Sadkov. Topical Problems of Transition to the “Green” Economy in Construction, Industry and Transport: Legal Aspect. Legal Order and Legal Values, 2023, vol. 1, no. 1, pp. 102–114. https://doi.org/10.23947/2949-1843-2023-1-1-102-114

**Введение.** Концепция «зеленой» экономики впервые была обнародована в 1989 г. и опиралась на итоги работы Комиссии Брундтланд, учрежденной Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций для изучения взаимосвязи между окружающей средой и развитием. Более четко задача перехода к «зеленой» экономике (в современном ее понимании) была поставлена лишь в 2009 году, когда Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций в своей резолюции А/64/236 постановила созвать в 2012 году Конференцию ООН по устойчивому развитию и приняла решение о том, что одной из главных ее тем станет «зеленая» экономика в контексте устойчивого развития и искоренения нищеты. С точки зрения программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), «зеленая» экономика — это экономика, которая повышает благосостояние людей и обеспечивает социальную справедливость, при этом существенно снижая риски ухудшения состояния окружающей среды.

Применительно к России задача перехода к «зеленой» экономике означает, в первую очередь, разработку последовательной стратегии движения к этой цели. Экологизации должны подвергнуться все основные сферы жизнедеятельности человека, включая промышленность, связь, строительство, транспорт, энергетику, сельское хозяйство и т.д. В каждом таком секторе экономики следует принять меры, уменьшающие давление человека на экологические системы. Так, в энергетике это может быть постепенный переход на возобновляемые источники энергии и повышение энергоэффективности; в сельском хозяйстве — увеличение производства органической (экологически чистой) продукции и т.д.

Исходя из этого, целью настоящей статьи является исследование современного правового регулирования охраны окружающей среды в промышленности, транспорте и в сфере строительства, выявление проблем и перспектив совершенствования законодательства в целях определения направлений их дальнейшей экологизации и уточнения стратегии перехода России к «зеленой» экономике. Указанная цель определяет постановку следующих исследовательских задач: определение основных направлений экологизации промышленности; выявление современных проблем охраны окружающей среды на транспорте; установление основных направлений экологизации строительного сектора.

**Материалы и методы**. Для достижения обозначенной цели и решения поставленных задач использовались общенаучные и специальные методы познания — диалектический, формально-логический (догматический), сравнительно-правовой, историко-правовой, логико-юридический, метод моделирования. Диалектический метод

как общенаучный метод познания был применен при рассмотрении основных направлений экологизации транспорта, промышленности и строительства, для выявления общих трендов и отдельных особенностей в этом процессе, определяющих возможность перехода страны к зеленой экономике. Формально-логический (догматический) метод использован для анализа понятий и терминов, используемых в нормах действующего законодательства РФ, регулирующих правоотношения по использованию транспортных средств, организации деятельности объектов промышленности и строительства. С помощью сравнительно-правового метода проведен сравнительный анализ правового регулирования строительства объектов недвижимости по законодательству РФ и законодательству зарубежных стран (на примере США). Историко-правовой метод использован для анализа опыта прошлых периодов развития правового регулирования отношений по охране окружающей среды в отдельных сферах деятельности человека. Логико-юридический метод позволил выявить недостатки действующего земельного и экологического законодательства и доказать необходимость усовершенствования его предписаний. Метод моделирования был применен при конструировании и модификации правовых норм, которые предлагаются для внесения изменений в действующее экологическое законодательство Российской Федерации.

**Результаты исследования.** В современной научной правовой литературе уделяется достаточно много внимания как общим проблемам перехода России к «зеленой» экономике [1], так и отдельным направлениям такого перехода [2, 3], однако три сектора (промышленность, транспорт, строительство) исследованы в наименьшей степени, что требует корректировки. Выскажем ряд соображений по каждому из указанных секторов.

1. Промышленность. В настоящий момент российский законодатель предпринял ряд успешных шагов, направленных на повышение уровня экологизации промышленного производства в стране. Не пытаясь дать принятым мерам исчерпывающую оценку, все же заметим, что, во-первых, в ст. 4.2 Федерального закона «Об охране окружающей среды» предусмотрено деление объектов, оказывающих негативное воздействие на окружающую среду, на четыре категории. Соответственно, для объектов I и II категории предусмотрены дополнительные требования как в части платы за негативное воздействие на окружающую среду, так и обеспечения экологической безопасности. Во-вторых, в Федеральном законе «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ указан ряд дополнительных мер по регулированию их деятельности, включая экспертизу и декларацию промышленной безопасности, требования к эксплуатации, производственному контролю и т.д. В-третьих, Приказ Министерства охраны окружающей среды и природных ресурсов РФ от 21.11.1995 № 469 «Об учете экологического фактора при приватизации государственных и муниципальных предприятий, организаций» предписывает учитывать фактор экологической опасности предприятия при его приватизации. Приказ содержит ряд критериев, позволяющих считать предприятие экологически опасным (превышение нормативов предельно-допустимых выбросов (сбросов), загрязнение почв и др.).

Вместе с тем, многие ученые отмечают, что существует ряд нерешенных проблем применительно к эксплуатации нефтегазовых производств, для которых существующих экологических требований и ограничений недостаточно. Дело в том, что кроме угроз от аварий, воздействие нефтегазового комплекса на окружающую среду проявляется в загрязнении почв в ходе обычных работ по добыче нефти, загрязнении атмосферы при сжигании попутного газа, загрязнении водных объектов (особенно подземных вод). Наличие этих и других экологических проблем в нефтегазовом комплексе «показывает особую актуальность разработки соответствующего правового механизма, способного повысить эффективность государственной экологической

политики в целях минимизации негативного воздействия объектов нефтегазового комплекса на окружающую среду» [4, с. 3–4].

В числе мер по дальнейшей экологизации промышленности России (включая нефтегазовую) можно выделить рост ее ресурсоэффективности; увеличение инвестиций в развитие экологически чистых технологий в целях предотвращения загрязнения биосферы выбросами вредных веществ [5].

Статья 17 Федерального закона «Об охране окружающей среды» предусматривает меры государственной поддержки мероприятий по снижению негативного воздействия на окружающую среду. Однако необходимо сделать менее декларативными формулировки, наполнить их реальным содержанием. Включить принятие комплекса мер по сокращению объема образования опасных отходов; разработку дополнительных мер по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций техногенного характера (особенно в части предотвращения аварий в хранилищах нефти, а также на нефте- и газопроводах). Принять меры по обеспечению безопасности законсервированных скважин; дополнительные меры безопасности к нефтепроводам, проходящим через ценные территории (высокопродуктивные сельскохозяйственные угодья, защитные леса, особо охраняемые природные территории); предусмотреть замену старого технического оснащения буровых установок на более современные технологии. Отдельно выделим человеческий фактор, являющийся одной из причин экологических загрязнений, низкую квалификацию и дисциплину отдельных исполнителей буровых работ, небрежное хранение ими химреагентов [6].

2. Транспорт. Выделяется несколько видов транспорта, имеющих разную степень и характер опасности для состояния окружающей среды: железнодорожный; воздушный транспорт; автомобильный транспорт; водный транспорт; трубопроводный транспорт. Рассмотрим данные виды транспорта и их экологические угрозы.

1) Экологические угрозы от автомобильного транспорта состоят не только в выбросе вредных веществ в ходе эксплуатации автомобилей, но проявляются и в ходе их технического обслуживания и ремонта; загрязнения водных объектов при мойке машин; строительстве гаражей и автодорог (увеличение объема строительного мусора). Кроме того, экологические проблемы автотранспорта носят и более стратегический характер. Необходимы меры по улучшению градостроительного проектирования, предусмотренные в главе 3 Градостроительного кодекса РФ о территориальном планировании (например, в части строительства обводных дорог, чтобы тяжелые грузовики не заезжали в город). Необходимо:

– решить логистические задачи, связанные с более рациональным использованием грузового автотранспорта, с уменьшением порожних рейсов (в том числе с помощью современных средств цифровизации);

– стимулировать потребления жителями региона продукции, произведенной в этом субъекте РФ (что внесет вклад в сокращение выбросов парниковых газов и решение климатических проблем);

– создать дополнительные стимулы для перехода автотранспорта на экологически чистый бензин класса евро-6;

– обеспечить регулирование дорожного движения посредством увеличения числа высокоскоростных магистралей и участков безостановочного движения;

– повысить оплату парковок в центре города, густонаселенных кварталах и местах, где располагаются объекты культурного наследия в целях их охраны;

– совершенствовать процесс взимания утилизационного сбора, предусмотренного ст. 24.1 Федерального закона «Об отходах производства и потребления».

Некоторые авторы специально выделяют проблемы негативного воздействия на окружающую среду пассажирского городского транспорта, упоминая выбросы в атмосферный воздух, шум, вибрацию,

пылеобразование, утечку горюче-смазочных веществ, электромагнитное излучение. Все это, несомненно, отрицательно влияет и на состояние здоровья городского населения [7]. С другой стороны, у развития общественного транспорта есть ряд позитивных последствий, связанных с уменьшением использования гражданами индивидуального автотранспорта, сокращением выбросов и городских пробок. Этой цели будет способствовать и пропаганда здорового образа жизни по увеличению использования гражданами велосипедов, что потребует обустройства велодорожек и велопарковок.

Центральной линией экологизации автомобильного транспорта является развитие электромобилей. Ряд европейских стран уже сделали заявления о прекращении производства и эксплуатации автомобилей с двигателем внутреннего сгорания (в Норвегии — с 2025 г., во Франции — до 2040 г.). Большим стимулом для этого является утверждение Еврокомиссией «зеленой сделки», предусматривающей введение к 2025 г. в строй 1 млн точек заправки для электротранспорта, что позволит обеспечить потребности около 200 млн электромобилей в странах ЕС. Ужесточение требований к экологичности автотранспорта дополняется в ЕС мерами по экономическому (налоговому) стимулированию владельцев автомашин, имеющих низкий уровень выбросов. По мере развития технологий аналогичные стимулы будут созданы и для автотранспорта на водородном топливе.

2) Железнодорожный транспорт. Все угрозы от его использования железнодорожного транспорта можно подразделить на санитарно-эпидемиологические, экологические, общесоциальные и иные. Санитарные угрозы заключаются в том, что железнодорожный транспорт часто перевозит больных людей, что в условиях их скопления на локальной площади вокзалов и вагонов способствует развитию инфекционных заболеваний. В плане экологической опасности железнодорожный транспорт будет наиболее безопасным по сравнению с другими видами транспорта, хотя риск от аварий по-прежнему сохраняется, особенно в случае транспортировки опасных грузов (токсичных, легковоспламеняющихся и т.д.). На тех железнодорожных линиях, где используются тепловозы, сохраняется загрязнение атмосферного воздуха. К другим отрицательным экологическим последствиям относится загрязнение бытовым мусором железнодорожных путей и прилегающих территорий, образование металлической пыли в результате трения колес и рельсов, эксплуатация складов и ремонтных мастерских в депо и на иных прилегающих к железнодорожным магистралям территориях [8]. Наряду с чисто административными мерами по решению данных проблем, связанных с повышением эффективности юридической ответственности, необходимо создание экономических стимулов для расширения использования электровозов, а также разработка и внедрение более экологически чистых двигателей для тепловозов.

3) Водный транспорт. Экологические требования для водного транспорта предусмотрены Кодексом внутреннего водного транспорта РФ (далее — КВВТ) от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (ред. от 14.03.2022). Как следует из ст. 14 КВВТ, в числе судовых документов обязательным является свидетельство о предотвращении загрязнения окружающей среды с судна. В статье 39 КВВТ устанавливается, что предотвращение загрязнения окружающей среды с судов является обязанностью судовладельцев, которые для предотвращения загрязнения с судов нефтью и ликвидации последствий такого загрязнения обязаны разработать в отношении судна план чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения и обеспечить выполнение данного плана. Кроме того, в силу п. 3 ст. 56 КВВТ в портах должны быть средства для защиты окружающей среды, приема и обработки хозяйственно-бытовых и нефтесодержащих вод, других отходов, что говорит о достаточно серьезном подходе к охране окружающей среды на водном транспорте.

Вместе с тем до сих пор сохраняются все традиционные экологические угрозы от эксплуатации речных и морских судов, которые включают: загрязнение воздуха выбросами двигателей; загрязнение воды в результате аварий (столкновение с другими судами, опорами мостов и т.д.); шумовое загрязнение. Наблюдаются

экологические последствия от затонувших судов; сброс балластных вод и гибель рыб и водных биоресурсов; сброс бытовых отходов с круизных судов в речные и морские воды и т.д.

4) Воздушный транспорт. Основные экологические угрозы от воздушного транспорта заключаются в том, что аэропорты оказывают негативное акустическое воздействие на окружающую среду (шум), создают электромагнитные поля, происходит загрязнение почв остатками масла и топлива, а также атмосферного воздуха. Основные экологические ограничения предусмотрены ст. 47 Воздушного кодекса РФ, согласно которой выделяется «приаэродромная территория» с особым правовым режимом. Основная цель — ограничить использование участков земли и иных объектов недвижимости на прилегающих к аэродрому территориях для обеспечения безопасности полетов.

5) Трубопроводный транспорт. В состав данного вида транспорта входят аммиакопроводы, нефтепроводы, газопроводы, нефтепродуктопроводы, попадающие под действие актов как международного, так и внутригосударственного права. Экологизация данного вида транспорта возможна по двум направлениям: в ходе строительства трубопроводов и при их эксплуатации. Экологические угрозы на стадии строительства заключаются в образовании строительного мусора, а также причинении вреда почвам в ходе использования специальной строительной техники (потенциально следует упомянуть ущерб животному миру и среде его обитания, а также лесным насаждениям).

На этапе эксплуатации трубопровода речь может идти о риске аварий и катастроф, утечек нефти, повреждении газо- или нефтепроводов с риском возгорания топлива, загрязнении водных объектов, лесного фонда и атмосферного воздуха [9]. Таким образом, основная экологическая угроза от трубопроводного транспорта заключается в том, что он оказывает негативное воздействие не на какой-то один природный ресурс (почвы, воды), а угрожает состоянию окружающей среды в целом, особенно в свете рисков аварий на трубопроводах, имеющих весьма значительную протяженность. Например, 16 октября 2022 г. произошла авария на участке магистрального нефтепровода Ухта — Ярославль (Княжпогостский район Республики Коми). По предварительным данным, объем разлитой нефти составил около 100 кубических метров[2]. В связи с этим отдельную проблему представляет рекультивация и восстановление природных объектов.

3. Строительство. Экологические требования в строительстве делятся на два вида: градостроительные (касаются публичных требований и ограничений по застройке городов или отдельных кварталов) и экологические (природоохранные требования к постройке отдельных объектов недвижимости). Общие экологические требования при градостроительной деятельности предусмотрены в ст. ст. 41 и 44 Федерального закона «Об охране окружающей среды» и Градостроительном кодексе РФ (далее — ГрК РФ). Требования Федерального закона «Об охране окружающей среды» носят рамочный и декларативный характер, указывая, что при размещении населенных пунктов необходимо соблюдать экологические требования, предотвращать негативное воздействие на окружающую среду, создавать лесопарковые зеленые пояса и т.д. Кроме того, в Законе сделано указание на то, что территориальное планирование, градостроительное зонирование, а также планировка территории должны осуществляться в соответствии с требованиями в области охраны окружающей среды.

Намного более конкретные экологические правила и требования к градостроительной деятельности содержаться в ГрК РФ, различаясь на разных стадиях градостроительного планирования. Попробуем выделить наиболее важные экологические требования в ГрК РФ.

1) Территориальное планирование. Данный вид деятельности осуществляется посредством разработки схем

[2] На российском севере из-за аварии произошел разлив нефти. URL: https://lenta.ru/news/2022/10/16/oilleak/ (дата обращения: 20.10.2022).

территориального планирования (РФ, субъекты РФ, муниципальные районы) и генеральных планов (поселения, городские округа). При разработке федеральной схемы территориального планирования Российская Федерация определяет вид и местонахождение объектов федерального значения, необходимых для реализации государственных задач в сфере обороны, транспорта, энергетики и т.д. При выборе местоположения такого объекта учету подлежат самые различные факторы, включая наличие особо охраняемых природных территорий, зон с особыми условиями использования территории и т.д. Федеральная схема подлежит согласованию с субъектами РФ (с теми, на территории которых будут размещаться федеральные объекты), причем в силу ст. 12 ГрК РФ обсуждаются также вопросы воздействия таких федеральных объектов на состояние окружающей среды данного субъекта РФ.

В свою очередь, субъект РФ вправе планировать строительство объектов регионального значения на своей территории, при этом элементы схемы плана подлежат согласованию с муниципальными образованиями. При этом в материалах по обоснованию его схемы должны быть отражены сведения об образовании, утилизации, обезвреживании, размещении твердых коммунальных отходов, содержащиеся в территориальных схемах в области обращения с отходами, в том числе с твердыми коммунальными отходами. Наконец, на муниципальном уровне (например, в генеральном плане городского округа) также планируется строительство объектов местного значения, включая местные дороги, инфраструктурные объекты, объекты образования и здравоохранения.

2) Градостроительное зонирование осуществляется посредством разработки муниципальных правовых актов — правил землепользования и застройки. Данные правила делят территорию муниципалитета на территориальные зоны, для каждой из которых устанавливается градостроительный регламент, определяющий параметры и виды разрешенного использования территории муниципалитета для строительства объектов недвижимости или иных нужд. В части строительства значение правил состоит в том, что они определяют, в какой территориальной зоне (общественно-деловой, промышленной и т.д.) можно строить те или иные виды объектов недвижимости с определенными параметрами (высота, этажность и т.д.). Таким образом, именно правила не допускают возможности, например, строительства промышленного объекта в жилой зоне населенного пункта.

Соответственно, если размеры или иные параметры здания не соответствуют требованиям градостроительного регламента, оно может быть сохранено, «за исключением случаев, если использование таких земельных участков и объектов капитального строительства опасно для жизни или здоровья человека, для окружающей среды, объектов культурного наследия» (ч. 8 ст. 36 ГрК РФ).

3) Планировка территории. Задачей данного вида градостроительной документации является выделение элементов планировочной структуры, установление границ земельных участков, установление границ зон планируемого размещения объектов капитального строительства. В рамках подготовки данного типа документов наибольший интерес представляют инженерные изыскания, в ходе которых исследуются природные условия территории, в отношении которой осуществляется подготовка такой документации, факторы техногенного воздействия на окружающую среду, прогнозы их изменения в целях обеспечения рационального и безопасного использования указанной территории. Перечень мероприятий по охране окружающей среды в обязательном порядке входит и в состав материалов по обоснованию проектов планировки территории (ст. 42 ГрК РФ).

Таким образом, в ходе разработки указанных трех уровней градостроительной документации регламентируются, во-первых, места расположения федеральных, региональных и муниципальных объектов, необходимых для реализации публичных целей и задач (транспорт, образование, оборона и т.д.), причем специально подчеркивается, что они не должны негативно влиять на состояние окружающей среды. Во-вторых,

устанавливается ряд прямых запретов на размещение экологически опасных объектов в городских кварталах исходя из социальных, природоохранных, культурных и иных соображений.

Применительно к уровню строительства отдельно взятых объектов недвижимости экологическое, градостроительное, гражданское и земельное законодательство также содержит ряд требований.

Федеральный закон «Об охране окружающей среды» включает три статьи (ст. 36, ст. 38, ст. 39), посвященных проектированию, строительству, ремонту, вводу в эксплуатацию, эксплуатации и выводу из эксплуатации объектов капитального строительства. Все указанные нормы Закона носят предельно рамочный и декларативный характер.

Градостроительный кодекс РФ (ст. 48, ст. 52) содержит лишь самые общие экологические требования к стадиям архитектурно-строительного проектирования, строительства и эксплуатации объектов недвижимости. Земельный кодекс РФ упоминает необходимость проведения торгов (аукционов) при продаже земельного участка, находящегося в государственной или муниципальной собственности, в собственность или аренду частных лиц и регламентирует порядок проведения торгов (глава V.I). Гражданский кодекс РФ (ст. 751) в рамках договора строительного подряда возлагает на подрядчика обязанность соблюдать экологические требования. Таким образом, указанные в российских законах требования об охране окружающей среды носят общий (рамочный) характер.

В связи с этим представляет интерес опыт зарубежных стран, сделавших ряд шагов в области экологизации строительства как одного из условий перехода на стандарты «зеленой» экономики. В части повышения экологичности строительства отдельных объектов недвижимости, основное внимание законодатель ряда зарубежных стран уделяет снижению общего воздействия новых и существующих зданий на окружающую среду с помощью различных методов, включая использование переработанных материалов, повышение энергоэффективности домов, обеспечение качества и экономии воды. Зарубежные ученые отмечают, что термины «зеленые здания» или «зеленое строительство» относятся к зданиям и сооружениям, спроектированным с особым акцентом на их эффективность и устойчивость. Единого общепринятого определения «зеленого строительства» нет. Не существует и общепринятых стандартов для измерения, проверки или оценки практики «зеленого» строительства. Так, правительство США не дает определения «зеленому строительству», однако Агентство по охране окружающей среды США отмечает, что «зеленое» строительство — это практика создания структур и использование процессов, которые являются экологически ответственными и ресурсосберегающими на протяжении всего жизненного цикла здания от размещения до проектирования, строительства, эксплуатации, технического обслуживания, реконструкции и демонтажа. Эта практика расширяет и дополняет классические требования к проектированию зданий, связанные с экономичностью, полезностью, долговечностью и комфортом. «Зеленое» здание также известно как устойчивое и высокоэффективное [10].

В свою очередь, российские ученые рассматривают «зелёное строительство» как «совокупность мер, структурированных соответствующими стандартами проектирования и строительства с целью увеличения эффективности использования природных ресурсов с одновременным уменьшением негативного влияния зданий на окружающую среду и на жизнедеятельность человека» [11, с. 60]. В числе направлений данного строительства указаны ресурсоэффективность, предотвращение загрязнения биосферы неизвестными ей химическими соединениями; стимулирование инвестиций в развитие экологически чистых технологий; привлечение к работе по международным и национальным проектам высококвалифицированных экспертов; развитие экологического образования и воспитания молодежи [11].

В США получение застройщиком сертификата LEED для здания демонстрирует приверженность к бережному

отношению к окружающей среде, лидерству и инновациям в строительстве. LEED является наиболее известной системой сертификации для «зеленых» зданий, но это не единственный способ, с помощью которого здания могут получить внешнюю оценку их экологической безопасности. В дополнение к частным организациям в зарубежных странах существуют и правительственные инициативы, направленные на продвижение и сертификацию «зеленых» проектов, включая «зеленое строительство». Наиболее известной из них в США является ENERGY STAR, совместная программа EPA и Министерства энергетики США.

Представляет интерес опыт ряда зарубежных стран, где критерии «green building» определяются стандартами, среди которых наиболее известны американский LEED, британский BREEAM и немецкий DGNB. Здание получает сертификат, где обозначена степень его воздействия на окружающую среду и на человека. Наличие такого документа автоматически повышает капитализацию объекта. Как и другие программы (например, LEED), ENERGY STAR сертифицирует продукцию, соответствующую определенным стандартам эффективности, и предоставляет рекомендации по строительству и обслуживанию «зеленых» зданий.

В дополнение к различным формам зеленой сертификации еще одним популярным нововведением движения за экологичное строительство в зарубежных странах является использование «зеленых» крыш. «Зеленые» крыши зданий частично или полностью покрыты растительностью, это могут быть деревья, кустарники и сады. Такие крыши обеспечивают дополнительное зеленое пространство в районах, где его обычно не хватает, снижают энергопотребление зданий, на которых они располагаются, уменьшают количество ливневых стоков и могут увеличить срок службы крыши. Экологическое строительство делает акцент на минимизации различных неблагоприятных воздействий здания на окружающую среду с помощью методов, ориентированных на эффективность использования энергии, материалов и воды.

Местоположение объекта также важно при экологичном строительстве. В этом случае соображения, касающиеся местоположения нового здания, учитывают минимизацию воздействия, которое оно окажет на окружающую среду и существующую инфраструктуру прилегающей территории как во время строительства, так и в течение срока службы здания. Хотя движение за «зеленое строительство» возникло для того, чтобы принести пользу окружающей среде, наиболее часто упоминаемым преимуществом «зеленого строительства» для владельца здания является долгосрочная экономия его средств. Поскольку энергоэффективность является центральным принципом «зеленого строительства», эксплуатационные расходы зданий с сертификатом LEED будут заметно ниже, чем у несертифицированных зданий. Жильцы «зеленых» зданий часто имеют лучшее качество жизни и меньше проблем со здоровьем, включая меньшее количество инфекционных заболеваний и уменьшение симптомов аллергии и астмы [12].

Таким образом, в зарубежных странах концепция «зеленого строительства» («green building») означает рост энерго- и ресурсосбережения, технической и экономической эффективности строительной деятельности. Основная цель такого строительства — минимизация отрицательного воздействия зданий на человека и окружающую среду, что достигается путем разработок новых материалов при строительстве, управления экологической безопасностью, внедрения инновационных технологий, альтернативных источников энергии, модернизированного оборудования и других решений, основанных на энерго- и ресурсосбережении. Кроме того, под термином «зеленое строительство» часто понимаются озеленение урбанизированной территории для гармонизации окружающей среды и городской застройки, высокая степень использования возобновляемых источников энергии, а также минимизация вредного антропогенного воздействия. В России этот термин все чаще используют в контексте благоустройства и озеленения территории. Поэтому «зеленое строительство» как строительство объектов с наименьшим уровнем потребления ресурсов и минимальным воздействием на

окружающую среду в течение всего жизненного цикла, несомненно, является одним из важных перспективных направлений инновационного развития экономики и одним из аспектов устойчивого развития территории. При этом подразумевается не только разработка и внедрение энергосберегающих технологий, но и обеспечение наиболее комфортных и благоприятных условий для проживания граждан [13].

Таким образом, тенденции экологизации направлены на расширение сферы внедрения эколого-правовых норм в градостроительное законодательство, они включает в себя экологизацию целей управления и контроля в сфере землепользования и градостроительства, правового статуса субъектов земельных и градостроительных правоотношений, собственности на земельные участки и расположенные на них объекты недвижимости. В сущности, экологизация в сфере градостроительных отношений означает, что землепользователи в ходе возведения объектов капитального строительства обязаны предотвращать причинение ущерба окружающей среде [14].

**Обсуждение и заключения.** Проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что применительно к трем отраслям экономики (промышленность, транспорт, строительство) существует как ряд общих экологических требований, связанных с ресурсосбережением и минимизацией негативного воздействия на окружающую среду, так и специальных требований, которые достаточно сильно отличаются друг от друга.

Несмотря на ряд достигнутых успехов по экологизации промышленности, остаются нерешенными проблемы в сфере работы нефтегазового комплекса, включая модернизацию оборудования, обеспечение безопасности добычи и транспортировки нефти (газа) и т.д.

Применительно к сфере транспорта, потенциально возможными направлениями его экологизации являются сокращение выбросов в атмосферный воздух за счет перехода на новые стандарты топлива, стимулирование производства и продажи электромобилей, уменьшение акустического загрязнения, рисков аварий и катастроф, загрязнения почв и т.д. В свою очередь, снижение негативного антропогенного воздействия будет означать создание дополнительных гарантий реализации права человека на благоприятную окружающую среду, позволит обеспечить сохранность объектов культурного наследия.

Дальнейшая экологизация строительной отрасли будет и дальше проводиться по двум направлениям: развитие градостроительного планирования на федеральном, региональном и местном уровнях и развитие экологических требований к строительству отдельных объектов недвижимости. Последнее направление – это внедрение наилучших доступных технологий (НДТ) и методов хозяйствования. Наиболее перспективным является развитие технологий энергосбережения, увеличение использования вторичного сырья, новых экологичных строительных материалов (конструкционных и теплоизоляционных), других инновационных технологий, что потребует принятия дополнительных мер по развитию экологического предпринимательства и финансирования природоохранных мероприятий. Развитие системы сертификации в строительной отрасли ряда зарубежных стран представляет интерес и для России.

**Список литературы**

1. Новикова, Е. В. Эколого-правовое регулирование на этапе развития зеленой экономики в России / Е. В. Новикова // Экологическое право. — 2020. — № 4. — С. 9–16.

2. Старовойтова, Н. П. Органическое земледелие в России: плюсы и минусы / Н. П. Старовойтова // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. — 2015. — № 4. — С. 226–230.

3. Камышанский, В. П. Возобновляемые источники энергии и энергосбережение: социально-правовой аспект (на примере Краснодарского края) / В. П. Камышанский // Власть закона. — 2017. — № 2. — С. 14–23.

4. Блажеев, Я. А. Эколого-правовое регулирование отношений в нефтегазовом комплексе России : автореф. дис. … канд. юрид. наук / Я. А. Блажеев. — Москва, 2016. — 26 с.

5. Кононова, Е. Е. Зеленая экономика и промышленность — российские перспективы развития в условиях ВТО / Е. Е. Кононова // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. — 2014. — № 3–1. — С. 88–94.

6. Анисимов, А. П. Правовые проблемы охраны окружающей среды на объектах нефтегазодобывающих производств / А. П. Анисимов, С. В. Нарушкевич // Вестник Волгоградского филиала Московского университета потребительской кооперации. — 2005. — № 10. — С. 20–25.

7. Зеленов, А. В. Правовая охрана окружающей среды при эксплуатации городского пассажирского транспорта : автореф. дис. … канд. юрид. наук / А. В. Зеленов. — Саратов, 2002. — 28 с.

8. Чернуха, А. Д. Правовая охрана окружающей среды и здоровья населения на железнодорожном транспорте / А. Д. Чернуха // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. — 2010. — № 24. — С. 139–147.

9. Кравцова, А. С. Эколого-правовое регулирование строительства и эксплуатации линейных объектов нефтегазового комплекса : автореф. дис. … канд. юрид. наук / А. С. Кравцова. — Москва, 2022. — 30 с.

10. Kaplow, S. D. Does a Green Building Need a Green Lease? / S. D. Kaplow // University of Baltimore Law Review. — 2009. — Vol. 38. — Iss. 3. — P. 375–409.

11. Медовый, А. Е. Инструменты «зеленой» экономики в стратегиях развития рынка недвижимости России / А. Е. Медовый, В. В. Медовый // Вестник экспертного совета. — 2017. — № 2. — С. 57–61.

12. Alfano, J. Can we (anti)trust LEED? An analysis of the antitrust implications for the green building movement / J. Alfano // Environmental Affairs. — 2014. — Vol. 41. — P. 427–454.

13. Хлопцов, Д. М. Эколого-экономическая оценка объектов «зеленого строительства» / Д. М. Хлопцов, М. А. Губанищева // Имущественные отношения в Российской Федерации. — 2018. — № 11. — С. 6–12.

14. Шарно, О. И. Современная концепция земельного и градостроительного права / О. И. Шарно, С. А. Фролов // Современный ученый. — 2017. — № 5. — С. 380–383.

Поступила в редакцию 16.01.2023.

Поступила после рецензирования 25.01.2023.

Принята к публикации 03.02.2023.

*Об авторах:*

**Рыженков Анатолий Яковлевич**, профессор кафедры гражданского права и процесса Калмыцкого государственного университета имени Б. Б. Городовикова» (358000, РФ, г. Элиста, ул. Пушкина, 11), доктор юридических наук, профессор, ORCID, 4077778@list.ru

**Садков Андрей Николаевич**, доцент кафедры гражданского и международного частного права ФГАОУ ВО «Волгоградский государственный университет (400062, РФ, г. Волгоград, пр-кт Университетский, 100), кандидат юридических наук, доцент, ORCID, sadkov@volsu.ru

*Заявленный вклад соавторов:*

А. Я. Рыженков — формирование основной концепции, цели и задач исследования, подготовка текста, формирование выводов. А. Н. Садков — анализ результатов исследования, доработка текста, корректировка

выводов.

*Конфликт интересов*

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

*Все авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.*